

*Dirassat & Abhath*  
The Arabic Journal of Human  
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث  
المجلة العربية في العلوم الإنسانية  
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363  
ISSN : 1112-9751

## التمثيلات الاجتماعية لسلوك المخاطرة لدى سائقي حافلات النقل الحضري

### The Social Representations of Risk Taking Behavior Among Urban Bus Drivers

سليمة بوعلاق<sup>1</sup> Salima Bouallag حنيفة صالح<sup>2</sup> Salhi Hanifa

1 جامعة باتنة 1 Batna 1 univercity ، مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق Road User

Psychology laboratory

2 جامعة باتنة 1 Batna 1 univercity ، مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق Road User

Psychology laboratory

المؤلف المرسل: سليمة بوعلاق-Salima Bouallag Salima.bouallag@univ-batna.dz

تاريخ القبول: 2022-01-13

تاريخ الاستلام: 2020-09-15

## ملخص:

هدفت الدراسة الحالية لمعرفة محتوى وبنية التمثلات الاجتماعية للمخاطرة لدى سائقي النقل الحضري وفقا لنظرية النواة المركزية لأبريك، استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي، واعتمدنا على تقنية التداعي الحر التسلسلي لفرجس Vergès في جمع التدايعات، بينما تم تحليل النتائج وفق برنامج Evoc 2005، جرت الدراسة بمدينة باتنة وشملت عينة قصدية قدرت بـ 102 سائقا. ومن بين النتائج المتوصل إليها هو تمركز الموت والحوادث في النواة المركزية، وجاءت كل من المخدرات، الوعي والتربية، وكذا التهور كعناصر محيطية أولى، أما العناصر المحيطية الثانية فشملت كل من المراهقة، العائلة، الضحايا، والسرعة، في حين ضمت العناصر المفارقة للحالة الانفعالية، الإعاقة، نقص الخبرة، الخسائر المادية، عدم احترام القانون. الكلمات المفتاحية: تمثلات اجتماعية؛ مخاطرة؛ سائقي الحافلات؛ نقل حضري.

## Abstract :

The current study aimed to identify the content and the structure of social representations of risk among urban transport drivers according to Apric's central core theory. this descriptive analytical study used sequencing free association technique of Vergés in collecting associations, while the results were analyzed with the Evoc 2005 program, the purposive sample consisted of 102 drivers in Batna. The results are: Death and accidents are centered in the central core. Drugs, awareness, education and recklessness are the first peripheral elements, while the second peripheral elements include adolescence, family, victims, and speed, while the paradoxical elements include emotional state, disability, lack of experience, material losses, law disrespectful.

Keywords: social representations, risk taking, bus drivers, urban transport.

## 1. مقدمة:

هذه الأخيرة التي تتميز بالكثافة السكانية وتمركز النشاطات داخل المدينة إضافة إلى الحركة وحجم التنقلات. ويعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية

تعد المدينة أرقى ما وصلت إليه الإنسانية من تقدم، فهي تعكس رغبة الإنسان في بحثه عن الحياة الحضرية،

يؤدي إلى عدم الرضا عن مهنتهم، إضافة إلى ذلك فسائق الحافلة له مسؤولية كبيرة في الحفاظ على حياة الركاب وهذا يستلزم منه سلوكا متزنا بعيدا عن كل أنواع السياقة الخطرة والتهور أو المجازفة على الطريق وتعريض الركاب للخطر أو المخاطرة بأرواحهم، وهو ما عكسته دراسة عيسى لجرب (2013)<sup>5</sup> حول اثر العوامل الاجتماعية والمهنية لسائقي الحافلات على تنظيم النقل الحضري العمومي، حيث توصلت من جملة نتائجها إلى أن حالة الاستياء في العمل نتيجة الظروف الضاغطة تدفع السائق لإظهار نوع من السلوك العدائي والفوضوي تجاه زملائه السائقين والركاب، وهو ما أكدته دراسة بوغازي وعمامرة (2014)<sup>6</sup> والتي هدفت إلى الكشف عن علاقة الضغط المهني وسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، وتوصلت لوجود علاقة ارتباطية سالبة بين الضغط المهني وسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات. وفسر الباحثان هذه النتيجة بأن برمجة ساعات العمل في أوقات غير مناسبة يؤدي إلى تذبذب ساعات النوم والشعور المستمر بالتعب والإعياء فينعكس ذلك على الحالة الصحية للسائق فيولد لديه شعورا بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرط وقلق مستمر، وقد يؤدي استمرار السائق بالعمل في ظل هذه الظروف إلى ضعف في التعرف بدقة إلى إشارات المرور، مما يمهّد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة. انطلاقا مما سبق يمكننا القول أن العوامل الاجتماعية والمهنية وحتى الانفعالية تجعل من هذه الفئة عرضة للمخاطر على الطريق كما تدفعهم لأن يكونوا مصدرا للمخاطر -على نحو سواء- من خلال إظهار بعض السلوكيات غير المقبولة ولعل أهمها العدوانية والتهور والمخاطرة، هذه الأخيرة التي ارتبط مفهومها بالسياقة والحوادث المرورية في العديد من الدراسات منها، دراسة

الشاملة في الدول المتقدمة، إذ يعتبر تخطيط النقل داخل المدن ذو الجوانب المتعددة مجالا مهما، حيث ينظر إليه على أنه جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل، لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المؤثرة للرحلات<sup>1</sup>.

وبالرغم من أن النقل يعد الشريان الرئيسي للحياة في المدينة إلا أنه يفرز العديد من المشكلات منها التلوث البيئي، والإزدحام المروري، حيث يعتبر اختناق المرور من أكبر مشاكل النقل في المدن الكبرى، والذي ينجم عن النمو المتزايد لوسائل النقل خاصة السيارات، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على النقل العام<sup>2</sup>.

فالنقل الجماعي أضحي ضرورة ملحة لتخفيف الاختناقات المرورية وتسهيل تنقلات الافراد، والحديث عن النقل الحضري يفتح لنا باب الحديث عن فئة سائقي حافلات النقل الحضري. هذه الفئة من السائقين الذي يمتنون السياقة بما فيها من مخاطر، فالسائق الذي يقضي ساعات طويلة على الطريق يكون عرضة للخطر في أي لحظة، خاصة مع ما تستدعيه عملية السياقة من يقظة وحضور للذهن، وما لها من تأثيرات سلبية على صحته. وهو ما أكدته عدة دراسات نذكر منها دراسة حمزاوي عبد الكريم (2002)<sup>3</sup> والتي تناولت ظروف عمل سائقي الحافلات وأثرها على تنظيم النقل، وجاءت نتائج الدراسة لتثبت التركيبة السوسيو مهنية غير المتجانسة لسائقي الحافلات وظروف العمل القاسية إلى جانب القهر المهني والاجتماعي الذي يتعرضون له مما أنتج رغبتهم في تغيير المهنة، ودراسة محمد أحمد غالي واخرون (2003)<sup>4</sup> حول اضطرابات البعد الانفعالي لعمال النقل العام في مصر حيث توصلت إلى أن سائقي النقل العام يعانون من اضطرابات ومشاكل نفسية، وعدم استقرار انفعالي

ينتج من هذا التحول خلل بين ما هو حقيقي وما هو متمثل. فنظام القيم في هذه الجماعات يواجه الأفراد نحو بعض الأخطار أو العكس أي النفور منها. فالتمثلات في إطار الجماعة بإمكانها أن تدفع الأفراد للقيام ببعض السلوكات والأفعال المخاطرة في مواقف ووضعية معينة، كما أنها تؤثر بطريقة ما على عملية اتخاذهم للقرار المخاطرة من عدمه، مما يجعلنا نستنتج أن التمثلات من الأدوات المناسبة لتحليل وتفسير الكثير من الوضعيات والسلوكات والأفعال في السياق المروري. ساهم أبريك **Abrik** من خلال أبحاثه في توضيح الكثير من المفاهيم والوظائف والعناصر الخاصة بالتمثلات، ولعل أبرزها تقسيمه للتمثلات الاجتماعية إلى نوعين: النوع الأول هو العناصر الجوهرية والمهمة والتي تشكل ما يسميه أبريك (2001) **Abrik** النواة المركزية، والنوع الثاني هي العناصر الثانوية، والتي تشكل ما يسمى العناصر المحيطي.

ويربط التمثلات الاجتماعية كمحددات لسلوك الأفراد بسلوك القيادة قد تتمكن من فهم الإطار الاجتماعي الذي يدفع سائقي حافلات النقل الحضري في الأقدام على سلوك المخاطرة خاصة وأن حوادث حافلات نقل المسافرين باتت تحصد حياة الكثيرين، فتمثلات سلوك المخاطرة بالنسبة لسائقي النقل الحضري هي بناء ذهني يعيدون من خلاله تصميم المواضيع المحتواه في محيطهم، من ضغط ساعات العمل الطويلة متداخلة مع ظروفهم الاجتماعية، أضف الى ذلك طبيعة عملهم في حد ذاته والذي يتطلب نوعا خاصا من السلوك. وبالنظر لخصوصية هذه الفئة والظروف البيئية لعملها وسلوكاتها غير المقبولة التي أصبحت تظهر في أبسط المواقف، كل هذا يدفعنا لمحاولة البحث عن محتوى وبنية تمثلات سائقي حافلات النقل الحضري حول هذه السلوكات من أجل تفسيرها وتحليلها، مما يدفعنا إلى

ماك كلور وتونر McClure & Tuner (2003)<sup>7</sup>، ودراسة بن الشيخ (2008)، دراسة بوظيفة حمو وآخرون (2010)<sup>8</sup>، دراسة زعابطة سيرين (2011)<sup>9</sup>، دراسة بوطبال سعد الدين (2012)<sup>10</sup>، دراسة بوعيشة فتيحة (2013)<sup>11</sup>، دراسة فيصل قريشي (2014)، دراسة حمدي و شوية (2017)<sup>12</sup> حيث تتقاطع هذه الدراسات في متغير المخاطرة أثناء القيادة وارتباطها بحوادث المرور، وتعالج مختلف المتغيرات التي تسبب حوادث المرور من سمات شخصية، المسؤولية الاجتماعية، تفاعل غير واقعي والسياسة الخطرة، ويعرف عبد الفتاح درويش المخاطرة على أنها "سمة معرفية ذات وجهة اجتماعية محددة لسلوك الأفراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي ومن ثم يقترف الفرد سلوكيات خطيرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة، ومخالفة القواعد المرورية أو غيرها من السلوكيات،<sup>13</sup> و من تعريف عبد الفتاح درويش يمكننا النظر للمخاطرة على أنها تزاوج بين الخصائص الفردية ومحددات أخرى ذات طابع اجتماعي، أي أن سلوك الأفراد يتأثر بقيم ومعتقدات الجماعة التي ينتمون إليها، وهو ما يعرف بالتمثلات الاجتماعية هذه الأخيرة التي عرفها أبريك **Abrik**، بأنها "مجموعة منظمّة من المعلومات والمواقف والمعتقدات والاتجاهات حول موضوع ما أنتجت وبلورت اجتماعيا، تحمل كل قيم النظام الاجتماعي والإيديولوجي وتاريخ المجموعة التي تتبناها والتي تمثل جزءا أساسيا من رؤيتنا للعالم،<sup>14</sup> ما يعني أن المجتمع يقترح إطارا للإدراك خاص به، وهو الذي يحدد الطريقة التي يستدخل بها الأفراد العالم وبالتالي طريقة إدراكهم للمخاطرة. فالخطر بالنسبة للمجتمع يتحول إلى خطر بالنسبة للفرد والذي يقوم بدوره بشحنها بمجموعة من القيم والمعاني. وغالبا ما

2.4 سائقو النقل الحضري: سائقو حافلات النقل

الحضري لمختلف خطوط مدينة باتنة.

5. التناول النظري لمتغيرات الدراسة:

1.5 التمثلات الاجتماعية:

يعتمد مفهوم التمثلات الاجتماعية حسب سارج

موسكوفيسي Serge Moscovici على المجال التفاعلي

بين الفردي والاجتماعي. "فالتمثلات الاجتماعية هي

مجموعة من المعارف، الاتجاهات والمعتقدات المرتبطة

بموضوع معين محددًا بذلك العلاقات الاجتماعية".<sup>15</sup>

ويعرفها أريك Abric " بأنها رؤية وظيفية من العالم تمنح

لل فرد والجماعة كي تعطي معنى للسلوك وفهم الواقع

من خلال نظامه المرجعي الخاص، وبالتالي يتكيف معه

ويحدد مكانه فيه".<sup>16</sup>

أما جودلي /odelet فتقول إن التمثلات تظهر في الخطاب

عبر الكلمات الموجودة في الرسائل والصور الاتصالية

وتتشكل في سلوكيات مرتبطة ومحددة بالإطار الزمني

والمكاني.<sup>17</sup>

ويذهب فرجس P.Verges في تعريف التمثلات

الاجتماعية على أنها " سجل ثقافي تفسيري تتشكل خلال

المسارات اليومية، وهي مشتركة بين أفراد الجماعة

الاجتماعية، بعيدا عن الخصوصيات الفردية"<sup>18</sup>.

وحسب فرجس فان التمثلات الاجتماعية هي نتيجة

للتجارب التطبيقية للفاعلين الاجتماعيين حسب المنزلة

الاجتماعية لهؤلاء الفاعلون، إذ أن التمثلات الاجتماعية

لجماعة معينة حول موضوع معين لا ترتبط فقط

بالانتماء لهذه الجماعة وإنما تتعداها إلى التجارب

والخبرات الاجتماعية التي تحملها.

طرح الاشكال التالي: ماهي التمثلات الاجتماعية لسلوك

المخاطرة لدى سائقي حافلات النقل الحضري؟

2. اهداف الدراسة:

تهدف الدراسة للكشف عن محتوى وبنية التمثلات

الاجتماعية لسلوك المخاطرة لدى سائقي النقل

الحضري في مدينة باتنة.

3. أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة في محاولة فهم تمثلات سائقي

النقل الحضري لسلوك المخاطرة. ففهمنا لتمثلات هؤلاء

السائقين قد يسمح لنا بوضع تشخيص لظاهرة حوادث

المرور -على الأقل في البيئة الحضرية- التي ما تنفك

تحصد الالاف من القتلى سنويا، ومن ثمة محاولة

التخفيف من عواقبها. خاصة وأن التمثلات الاجتماعية

تعتبر أحد اهم محددات السلوك للأفراد. كما تتمثل

أهمية الدراسة في تسليط الضوء عل فئة سائقين النقل

الحضري باعتبارهم حلقة مهمة في المنظومة المرورية

نظرا للحجم الساعي الذي تقضيه هذه الفئة على

الطريق. أضف إلى ذلك، فإن تحديد محتوى تمثلات

هذه الفئة وفهمها وتحليلها يوفر بعض المعلومات التي

بإمكانها أن تساهم في بناء برامج تكوين السائقين

وتعديل السلوكات لديهم سواء على مستوى الجانب

النفسي أو الاجتماعي ولما لا التقني.

4. المصطلحات الإجرائية للدراسة:

1.4 التمثلات الاجتماعية للمخاطرة: هي مجموع

الأفكار، والصور الذهنية والاتجاهات والآراء

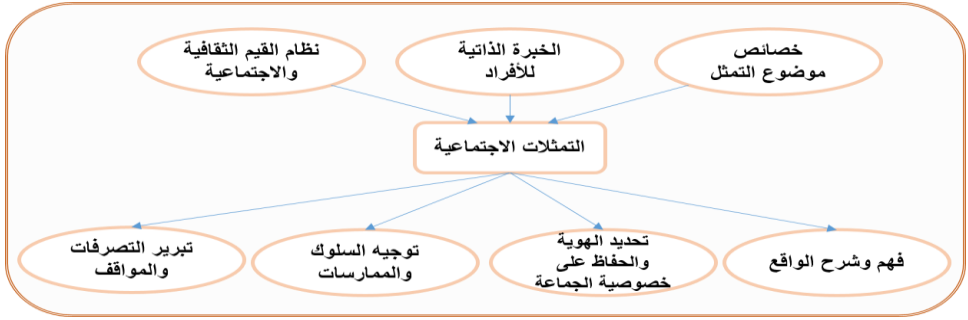
التي يكونها سائقي حافلات النقل الحضري

عن المخاطرة والتي تم رصدها في هذه

الدراسة من خلال طريقة التداعي الحر

لفرجس Vergès.

شكل رقم 1 يمثل مخططا للتمثلات الاجتماعية



### المصدر: اعداد الباحثة

فالتمثيلات الاجتماعية هي مجموعة متكونة من عناصر وعلاقات، ومن بين هذه العناصر ما هو مركزي وما هو محيطي محدد لطبيعة الموضوع بالإضافة إلى علاقة الأفراد مع هذا الموضوع. بالنسبة للعناصر المركزية فهي العناصر الأكثر استقرارا للتمثيلات بحيث تشكل ما يعرف بالنواة المركزية (Abrie, 1994)<sup>19</sup>، واقترح أبريك نظرية النواة المركزية في قوله: «التمثل الاجتماعي هو مجموعة منظمة من المعلومات، المعتقدات، الآراء والاتجاهات تشكل نظاما معرفيا اجتماعيا مركبا من نظامين متفاعلين فيما بينهما نظام مركزي (نواة مركزية) ونظام محيطي (عناصر محيطية)<sup>20</sup>. وفيما يلي جدول يوضح خصائص كل من النظام المركزي والنظام المحيطي.

### جدول رقم 1 يوضح بعض خصائص النظامين المركزي والمحيطي

النظام	المركزي	المحيطي
--------	---------	---------

		الخصائص
<ul style="list-style-type: none"> <li>- يسمح بإدخال التجارب الفردية .</li> <li>- يتقبل الاختلاف في الجماعة، وحتى التناقض.</li> <li>- مرن وغير ثابت، يتحول ويتطور .</li> <li>- حساس للمستجدات .</li> <li>- يحم النظام المركزي .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- له علاقة بتاريخ الجماعة وذاكرتها .</li> <li>- لا يسمح الا بما هو متفق عليه في الجماعة.</li> <li>- ثابت و متماسك .</li> <li>- يقاوم التغيير .</li> <li>- غير حساس للمستجدات .</li> </ul>	

المصدر: بن علي، شرفة (2019)

## 2.

كما تعد عملية معرفية اجتماعية، حيث يرى صفوت (1992) أن "المخاطرة هي عملية ادراكية في المقام الأول لأنها عملية تقدير احتمالات، فالشخص يتخذ قرارته تبعاً لما يدرك، ومن المعروف أن هناك عوامل ذاتية تتدخل في إدراك الفرد، فالفرد لديه بناء من المعتقدات، القيم، والاتجاهات وهو نفسه نتاج تنشئة اجتماعية معينة وخبرات سابقة، ويمتلك سمات وخصائص شخصية تميزه عن غيره وبناء نفسياً منفرداً"<sup>22</sup>. من خلال التعريفين السابقين يمكننا ربط اقدام سائقي حافلات النقل الحضري على المخاطرة بالتزاوج بين الخصائص الفردية التي تتعلق ببنائهم الفيزيولوجي، واستعدادهم النفسي، وقدراتهم الحسية والحركية، وبين خبراتهم العملية اليومية المشحونة بقيم

المخاطرة في السياق المروري الحضري: مما لا شك فيه أن البيئة الحضرية ذات خصوصية مختلفة عن البيئات المادية الأخرى، وذلك بالنظر لتعدد واختلاف مميزاتها مثل الكثافة السكانية، عدد المركبات، تنوع شبكة الطرق وغيرها، وهذا ما يجعل سلوك المخاطرة أكثر تعقيداً في ظل تعدد العوامل المؤثرة عليه. ولهذا فإن التعرف أكثر على المخاطرة في السياق المروري الحضري يبدأ من تعريف المخاطرة. ويعرف سلوك المخاطرة على أنه الانخراط الطوعي في سلوك يتضمن درجة كبيرة من الخطورة. ويتبنى الأفراد عموماً أساليب متنوعة من المخاطرة أو الاتجاه نحو الخطر.<sup>21</sup>

الطريق، وأضافت أن معظم التصادمات والحوادث تحدث في البيئة الحضرية وتختلف نسبة وفيات عالية، بينما بينت دراسة جنيدي وحمزة الشريف علي (2019)<sup>27</sup> الى أن حوادث المرور تتمركز في مناطق الكثافة السكانية العالية ومناطق تواجد مقرات الولاية أي في البيئة الحضرية.

إذا مما سبق تبين أن سائقي النقل الحضري كمهنيين ليسوا بمنأى عن سلوك المخاطرة سواء كمقدمين عليه، او كخاضعين له من قبل بقية مستعملي الطريق، لذا يأتي رصد تمثلائهم لمفهوم سلوك المخاطرة كخطوة في فهم سلوكياتهم وردود افعالهم اثناء القيادة، خاصة اذا ما عرفنا أن ردود الأفعال هذه تمر عبر معالجة ذهنية، هذه الاخيرة التي تختلف من فرد لآخر حسب عوامل ذاتية تتعلق بشخصية الفرد كالخبرة، المهنة، التكوين وعوامل غير ذاتية كالعائلة، ومختلف مؤسسات المجتمع.

## 6 إجراءات الدراسة الميدانية:

### 1.6 المنهج:

بالنسبة للدراسة الحالية استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي وهو الأنسب لمعرفة بنية ومحتوى التمثلات الاجتماعية لدى العينة.

### 2.6 حدود الدراسة:

أجريت الدراسة في مدينة باتنة في الفترة الممتدة بين أكتوبر 2019 و فيفري 2020.

### 3.6 العينة:

نظرا للصعوبة حصر المجتمع الأصلي لعينة الدراسة وذلك لخصوصية المهنة، ونظرا لعدم وجود قانون ينظم عمل هؤلاء السائقين، وبالتالي غياب بطاقة أو بيانات تساعدنا في حصر المجتمع الأصلي للدراسة من جهة، وبسبب رفض العديد من السائقين المشاركة في

ومعتقدات الجماعة. وتعتمد قابلية صنع قرار خاطئ اعتمادا عكسيا على كمية المعلومات المتوفرة توفرا منتظما، فكلما كانت المعلومات أقل، كلما زاد احتمال الخطأ وعظمت المخاطرة.<sup>23</sup> أي أن السياق الاجتماعي الذي يحدث فيه سلوك المخاطرة يصبح عاملا مهما في اقدام السائق على المخاطرة، وذلك من خلال مجموع المعلومات المتوفرة لديه سواء كانت كمية أو نوعية، وقد تتلخص هذه المعلومات في قبول الجماعة أو رفضها لفكرة المخاطرة في السياق المروري من خلال وضوح نظام المعايير لدى الجماعة.

كما أن اتخاذ القرار يجب أن يحدد بمدى معقولة من الزمن، بحيث مع الإدراك أن القرار قد يكون خاطئا. قد نستطيع تحديد كمية المعلومات الملائمة التي يجب جمعها لحل مشكلة ما ولكن علينا أولا حساب الخسارة.<sup>24</sup> وفي هذا الصدد يتدخل عامل اخر وهو عامل الزمن الذي لا يقل أهمية على عامل السياق حيث يلجأ السائق الى اتخاذ قرار المخاطرة في زمن وجيز يكون فيه مطالبا بدراسة كل الاحتمالات، وتقدير المنفعة أو العائد مع حساب الضرر أو الخسارة الناجمة على قراره، وعامل الزمن حاسم بالنسبة لسائقي النقل الحضري، لأن طبيعة عملهم تستوجب التقيد بجدول زمني ينظم انطلاقهم ووصولهم، وكذلك مدة التوقف في كل محطة، وقد يكون من الصعب، ان لم نقل من المستحيل التقيد بهذا الجدول الزمني في بيئة دينامية معقدة كالسياق المروري في البيئة الحضرية.<sup>25</sup>

وعموما فإحصائيات الشرطة الوطنية جاءت لتبين أن العامل البشري والمتمثل في السائق يعتبر العامل الأول في التسبب في حوادث المرور حيث بلغت 14894 حادثا سنة 2018<sup>26</sup>، وفي نفس الصدد أكدت دراسة Evangelos MITSAKIS et al (2015) أن الكثير من سلوكيات الخطر يتسبب فيها سائقي الحافلات على



خلال إعطاء قيمة أو وزن لكل كلمة حسب ترتيب أهميتها من 1 إلى 5.

تقاطع قيم المؤشر الكمي الأول مع قيم المؤشر الكمي الثاني يسمح لنا بترتيب بمحتوى وبنية التمثلات في أربع مجموعات نوردها في تحليل البيانات.

#### 5.6 أسلوب التحليل:

استخدمنا في تحليل المحتوى اللفظي لاستجابات للعيونة برنامج Evoc 2005، وهو برنامج يعمل على ما يعرف بالتحليل المعجمي Lexical analyse، بحيث تجمع الكلمات أو العبارات في فئات لها نفس المعنى مثل (موت، وفاة، لقي حذفه، النهاية، في كلمة واحدة وهي الموت مثلا). يأخذ البرنامج بعين الاعتبار الكلمات التي تكررت أكثر من 10 مرات فقط، ولا تحتسب الكلمات المكررة أقل من 10 مرات.

تتم ترجمة هذه الكلمات الى اللغة الفرنسية على اعتبار أن البرنامج يعمل فقط باللغة الفرنسية، تتطلب عملية الترجمة دقة للوصول الى أقرب معنى يخدم السياق الذي جاء فيه موضوع التمثل، ومن ثمة يتم الكلمات المترجمة وفقا لتكرار المفردة وترتيب أهميتها.

بعد استدخال الكلمات ينتج جدول بأربع خانات تمثل عناصر التمثل الاجتماعي بالشكل التالي:

الخانة الأولى: وتمثل منطقة النواه المركزية، وتضم العناصر الأكثر تكرارا والأكثر أهمية.

الخانة الثانية: منطقة العناصر المحيطية الأولى، وتضم العناصر ذات التكرار العالي والأهمية الضعيفة.

الخانة الثالثة: منطقة العناصر المفارقة أو الصامتة، وتحوي العبارات ذات التكرار الضعيف والأهمية العالية.

الخانة الرابعة: وتمثل العناصر المحيطية الثانية، وتحوي العبارات الأقل تكرارا والأقل أهمية.<sup>28</sup>

7. عرض وتحليل نتائج الدراسة:

الدراسة. اضطررنا للاعتماد على العينة القصيدة العرضية. حيث تم توزيع 200 استمارة واسترجاع 148 استمارة، أبعثت منها 46 غير كاملة، وقبلت منها 102 استمارة)

وعليه فقد تمثلت عينة الدراسة في سائقي النقل الحضري العاملين على مختلف خطوط مدينة باتنة وعددهم 102 سائق، تراوحت أعمارهم بين 27 و49 سنة وبمعدل عمر 38 سنة، بالنسبة لسنوات الخبرة فتراوحت بين سنتين الى 13 سنة وبمعدل 7 سنوات تقريبا.

#### 4.6 أدوات الدراسة:

نستطيع فهم بنية ومضمون التمثلات الاجتماعية من خلال تصريحات الأفراد والمحتوى اللفظي في احاديثهم حول موضوع التمثل، ولهذا اعتمدنا في الدراسة الحالية على تقنية التداي اللفظي الحر، أو ما يعرف بالتصريح التراتبي، وهي تقنية مستمدة من أعمال "فيرجس" " Verjes"، تسمح هذه الطريقة بالوصول الى عناصر النواة المركزية للتمثل الاجتماعي، مقارنة بالتقنيات الأخرى التي تكتفي فقط بتوضيح الأبعاد المحيطية للتمثلات.

تعتمد التقنية على مرحلتين:

تبدأ المرحلة الأولى بسؤال أفراد العينة على النحو التالي: عند سماعك لكلمة مخاطرة ماهي العبارات أو الكلمات الخمسة التي تخطر ببالك؟ تكون الإجابة بسرعة وبدون تفكير مطول، الهدف من هذه المرحلة هو الحصول على المؤشر الكمي الأول من خلال تحويل الدلالة أو المعنى الدلالي لتمثل المخاطرة الى تكرارات.

ثم في مرحلة ثانية يطلب من أفراد العينة إعادة ترتيب هذه الكلمات (التدايعيات) حسب أهميتها بالنسبة لهم وفي هذه المرحلة نحصل على المؤشر الكمي الثاني من

بمجموع تكرارات بلغ 481 مرة، توزعت التدايعات على النواة المركزية والعناصر المحيطية حسب الجدول التالي:

جاء تساؤل الدراسة كالتالي: ماهي التمثلات الاجتماعية لسلوك المخاطرة لدى سائقي حافلات النقل الحضري؟ وبعد استخدامنا لبرنامج التحليل المعجبي لمجموع مفردات أو تدايعات أفراد العينة تحصلنا على 14 كلمة

### جدول(2) : توزع عناصر التمثلات الاجتماعية لسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة

الرتبة < 2,5	الرتبة > 2,5
<p>الحانة الثانية: منطقة العناصر المحيطية الأولى</p> <p>المخدرات 3.06 / 50</p> <p>الوعي والتربية 3.49 / 57</p> <p>التهور 3.08 / 45</p>	<p>الحانة الأولى: النواة المركزية</p> <p>الموت 2.60 / 119</p> <p>الحوادث 2.95 / 41</p> <p>التكرار &lt; 17</p>
<p>الحانة الرابعة: منطقة العناصر المحيطية الثانية</p> <p>المراهقة 3.63 / 19</p> <p>العائلة 3.58 / 12</p> <p>الضحايا 3.00 / 16</p> <p>السرعة 3.25 / 27</p>	<p>الحانة الثالثة: منطقة العناصر المتباينة أو المفارقة</p> <p>الحالة الانفعالية 2,62 / 16</p> <p>الإعاقة 2,90 / 30</p> <p>نقص الخبرة 2,40 / 17</p> <p>الخسارة المادية 3,00 / 10</p> <p>واحترام القانون 2,68 / 22</p> <p>التكرار &gt; 17</p>

### المصدر: من اعداد الباحثة اعتمادا على مخرجات برنامج Evoc 2005

بتكرار 119 و 41 وبمعدل أهمية 2.60 و 2.95 على التوالي.

كما جاءت المخدرات، الوعي والتربية، وكذا التهور في العناصر المحيطية الأولى بتكرارات 45.57.50 وبمعدل أهمية 3.06، 3.49، 3.08 على التوالي، أما المنطقة

يوضح الجدول رقم (2) توزيع محتوى التمثلات حسب عناصر النواة المركزية والعناصر المحيطية حيث بلغت التدايعات 481 كلمة، بمجموع 14 كلمة، وقد تمركزت كل من كلمة " الموت" و"الحوادث" في النواة المركزية

هذه العوامل تضاعف من صعوبة ممارسة هذه المهنة وتجعلها محفوفة

بسلوكات المخاطرة، وهذا ما بينه أبريك (2001) Abric حيث اعتبر أن النظام المركزي له علاقة بالظروف الاجتماعية والتاريخية والايديولوجية وبالقيم المعايير ، كما نجد داخل النظام المركزي- المادة - و التي تتمثل في الذاكرة الاجتماعية .

إذا يمكننا القول- حسب نظرية النواة المركزية أبريك - Abric أن ما هو ثابت ومستقر في تمثيلات سلوك المخاطرة بالنسبة لسائقي حافلات النقل الحضري، هو العواقب غير المحمودة لهذا السلوك والنتائج الكارثية له، فسلوك المخاطرة يرتبط ارتباطا وثيقا بحوادث المرور والتي من أشنع أثارها الموت، وهذا ما أكدته كل من دراسة شوية وحمدي (2017)<sup>30</sup>، دراسة بن الشيخ (2008)<sup>31</sup> حيث وجدت علاقة طردية بين الحوادث والمخاطرة.

وتجدر الإشارة الى أن عناصر النواة المركزية تمثل الجانب القبيح للتمثيلات ولهذا ظهرت كل من قيمة الحياة في كلمة "الموت" بارزة جدا بحصولها على أكبر تكرار، خاصة مع اعتبار أن كل سلوكات الانسان ونشاطات تتمركز حول الحفاظ على حياته وتحقيق سلامته.

أما بالنسبة للعناصر المحيطية الأولى فشملت كل من المخدرات، ونقص الوعي والتربية والتهور حيث تنصب كلها في اطار السلوكات غير المقبولة، والتي يتصور سائقو الحافلات أنها من الأسباب والعوامل التي تؤدي الى سلوك المخاطرة بمعنى أن مواصفات هذا السلوك تظهر في بعض التصرفات والأفعال المنشرة بين هذه الفئة من السائقين من خلال تناول المخدرات التي تؤثر على اتخاذها للقرارات في مختلف الوضعيات المرورية، ومن ثم ردت فعل غير مناسبة ومخاطرة أيضا ، وحتى

المحيطية الثانية فضمت المراهقة، العائلة، الضحايا، السرعة بتكرارات 19، 12، 16، 27 وبمعدل أهمية 3.63، 3.58، 4، 3.25 على التوالي.

أما فيما يخص العناصر المفارقة فكانت كالتالي: الحالة الانفعالية، الإعاقة، نقص الخبرة، الخسارة المادية، واحترام القانون بتكرارات 16، 30، 17، 10، 22 بمعدل أهمية 2.62، 2.9، 2.4، 3، 2.68 على التوالي.

انطلاقا من النتائج المتوصل إليها تبين أن محتوى النواة المركزية تحدد في عنصرين هما الحوادث والموت، مما يعني أن تمثل سائقي حافلات النقل الحضري لسلوك المخاطرة ارتبط بنتائجه، ويتضح ذلك في النهاية الوخيمة والمأساوية لهذا السلوك وتأثيرها على بناء المفاهيم حول سلوكات المخاطرة لدى هذه الفئة من السائقين. فالسائق المخاطر قد يخسر حياته في لحظات وفي أحسن الأحوال قد يتعرض لحدث يخلف إصابات متفاوتة الخطورة وهو ما أكدته احصائيات الشرطة وتوصلت اليه دراسة Evangelos MITSAKIS et al (2015)<sup>29</sup>، فطبيعة عمل هذه الفئة من السائقين تتطلب منهم قضاء أوقات طويلة على الطريق، فهم دائمو التعرض لمواقف تستدعي منهم المخاطرة، كما أنها تجعلهم يرون نتائج هذه المخاطرة بأعينهم أيضا، وعملية السياقة عملية معقدة تتطلب يقظة وتركيز وحضور الذهن، إضافة الى الاستعداد الجسدي والفيزيولوجي. فالسائق الذي يزاول عمله منذ الساعات الأولى من النهار الى غاية ساعات متأخرة من المساء أضف الى ذلك ضغط وظروف العمل القاسية من ازدحام مروري ورياءة الأحوال الجوية، وحالة الطريق وسوء المركبات أو الحافلات التي قد يتجاوز عمر بعضها 30 سنة وتجعل العمل عليها خطرا متنقلا، وكذا الخلفية الاجتماعية لهؤلاء السائقين والتي تحوي في طياتها معاناة ومشاكل مادية تزيد من توتره وقلة تركيزه، كل

تخلفها المخاطرة، حيث يتصور أفراد العينة أن المخاطرة لها مخلفات بعيدة المدى تتمثل في الضحايا سواء بصفة مباشرة كأنواع الإصابات والاعاقات والصدمة النفسية حيث يؤكد حمود هزاع الشريف (2006)<sup>35</sup> في دراسته الموسومة بالآثار النفسية لحوادث المرور على التداعيات الكبيرة لهذه الحوادث على خلق اضطرابات نفسية خاصة منها كرب ما بعد الصدمة Post Traumatic Stress Disorder (PTSD)، أو بصفة غير مباشرة تتجلى في بقاء عائلات بدون من يعيها بعد خسارة موت رب الأسرة في أحد الحوادث، وهو ما يتفق مع نتائج دراسة عبد المعطي السيد (2008)<sup>36</sup> حول الآثار الاقتصادية لحوادث المرور. وانطلاقا مما سبق فإن النظام المحيطي بمنطقته سواء الأولى والثانية يساهم في بناء بنية نواة المركزية لكن بنسب وأهمية متفاوتة بين العناصر، حيث تركزت في المسببات والنواتج والتي ترتبط عموما بالواقع المروري في الجزائر، كما بينت العناصر المحيطية أيضا وعي هذه الفئة التي استطاعت من خلال ممارستها وطبيعتها مهنتها تحديد اهم مسببات سلوك المخاطرة.

بخصوص العناصر المفارقة هي العناصر الأقل تكرارا والأكثر أهمية وما جعلها ذات أهمية عالية رغم قلة تكرارها هو أنها عالقة في تصورات أصحابها، أين تبرز التجربة الشخصية والمعاش الخاص بالأفراد. وفي الدراسة الحالية جاءت كل من الحالة الانفعالية، الإعاقة، نقص الخبرة، الخسارة المادية، واحترام القانون، وقد تكون هذه التصورات للمخاطرة في تجارب متفرقة. أي قد يكون بعض أفراد العينة كانوا ضحايا للمخاطرة أو أقدموا عليها في ظل سوء حالتهم الانفعالية او نقص الخبرة أو في لحظة خرقهم لقانون المرور

نقص الوعي لدى هذه الفئة بخطورة هذه السلوكات وأثارها يساهم في زيادة اللامبالاة والتهور لديهم. وكما ذكرنا سابقا فالعناصر المحيطية هي التي تنظم وتدافع على النواة المركزية، كما أنها تضيف لها ميزة ومعنى ومرونة وتجعلها أكثر تلائما وتكيفاً مع الوضعيات الجديدة، ويربط بسيط نجد أن أفراد العينة عزوا أسباب المخاطرة الى تعاطي المخدرات وتناول أنواع المهلوسات ونقص الوعي المروري وانعدام التربية والتهور والاندفاعية الزائدة والتي تكون نتيجتها الحتمية الحوادث والموت وهو ما أكدته الدراسات التي ربطت حوادث المرورية بالسياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات<sup>32</sup>.

أما عن العناصر المحيطية الثانية فتمثلت في المراهقة، العائلة، الضحايا، والسرعة ويمكننا هنا جمع المراهقة والسرعة كأسباب لكن أقل خطورة من سابقتها في العناصر المحيطية الأولى، وذلك لأن نسبة قليلة من المراهقين من تتاح لهم فرصة السياقة، أما بالنسبة لعدد المراهقين الذين يخاطرون في الطريق فهم فئة قليلة وذلك لوجود قانون يمنع الأشخاص الأقل من 18 من القيادة، ولكن هذا لا ينفي تورطهم في سلوكات المخاطرة خاصة مع وجود عوامل مساعدة كشللة الرفاق أو كحول أو مخدرات<sup>33 34</sup>، أما فيما يخص السرعة فهي تعتبر عاملا أساسيا في المخاطرة وفي حوادث المرور ولكن بالنظر الى البيئة التي جرت فيها الدراسة وهي البيئة الحضرية حيث السرعة محددة مقارنة بالطرق السريعة والطرق خارج المدينة فهذا يجعل منها سبب للمخاطرة ولكن ليس بحدة وشدة أسباب العناصر المحيطية الأولى.

أما ظهور العائلة والضحايا فجاءت لتبين البعد النفسي والاجتماعي للمخاطرة وهو شعور فقدان والتشتت الذي يكون من اثار وتبعات الحوادث والوفيات التي

- أو أنهم عانوا معاناة شديدة بسبب اثار المخاطرة وعلى الأغلب أنهم خسروا خسارة مادية كبيرة أو تعرضوا هم أو أحد مقربهم الى إعاقة، وما يتضح أيضا من خلال النتائج أن العناصر المفارقة أيضا انحصرت في مسببات ونواتج سلوك المخاطرة.
- 8. خاتمة:**
- ختاما يمكننا القول أن معرفة محتوى التمثلات الاجتماعية لسلوك المخاطرة لدى سائقي النقل الحضري تتيح لنا فرصة فهم اقدمهم على المخاطرة، وفهم طريقة ردود أفعالهم تجاه من يقدمون عليها، حيث بينت نتائج الدراسة أن تمثلات سائقي النقل الحضري لسلوك المخاطرة انحصرت بين نواتج هذا السلوك ومسبباته، وتبين من خلال النتائج أيضا وعي هذه الفئة بمالات سلوك المخاطرة كالحوادث والموت، وكذا أهم مسبباته كالمخدرات وقلة الوعي والتربية المرورية والتهور والسرعة، ويمكننا أن نعزي ارتفاع الوعي لدى هذه الفئة من السائقين الى الممارسة اليومية للسياسة، وتعرضهم للعديد من المواقف التي تتضمن سلوكات مخاطرة والتي جعلتهم يقيمون اثارها الوخيمة سواء عليهم أو على الآخرين
- 9. قائمة المراجع**
- **الكتب:**
- 1- عادل عبد الغني محبوب، سهام صديق خروفة، الاقتصاد الحضري (نظرية وسياسة). عمان، دار صفاء للنشر. 2008.
- 2- ليونارد راستريغين، مملكة الفوضى: محاولة في فهم البيات عمل المصادفة والسيرنيتية، ترجمة عبد الهادي عبد الرحمان، ط1، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 1995.
- 3- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، الأسس، المشكلات الحلول. الرياض، دار المريخ. 2005.
- 4- حمد أحمد غالي وآخرون، اضطرابات البعد الانفعالي لعمال النقل العام، الإسكندرية، الباحثين للطباعة والنشر، 2003.
- 5- عبد الحميد صفوت، الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، القاهرة، المصرية للكتاب. 1992
- 6- عبد الفتاح سيد درويش، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية. ط1، لبنان، دار الأقصى للنشر، 2005.
- **المقالات:**
- 7- السويسي كوثر، التمثلات الاجتماعية: مقارنة لدراسة السلوك والمواقف والاتجاهات وفهم آليات الهوية، المجلة العربية لعلم النفس، المجلد 1، العدد 2016، ص 47-59.
- 8- بن علي راجية، شرفة سامية، التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة: دراسة ميدانية في علم نفس المرور، Route ، Educationnel & Social Science Journal ، المجلد 6، العدد 2019، ص 157-178.
- 9- بوظريفة حمو، عيسى محمد وزناد دليلا وشريفي هناء، مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية، مجلة الوقاية والأرغوميا، العدد 03، 2010، ص 40-9.
- 10- بوعيشة فتيحة، أثر السلوك نمط أ والتفاوت غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث. المجلة الجزائرية للطفولة

- 17- زعابطة سيرين هاجر، علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حاج لخضر باتنة، الجزائر، 2001.
- 18- عبد الكريم حمزاوي، ظروف عمل سائقي الحافلات وأثرها على تنظيم النقل. جامعة الجزائر. 2002.
- 19- عيسى لجرب، أثر العوامل الاجتماعية والمهنية لسائقي الحافلات على تنظيم النقل الحضري العمومي: دراسة ميدانية على خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة الأغواط" ، رسالة ماجستير غير منشورة تخصص علم اجتماع تنظيم وعمل، جامعة زيان عاشور الجلفة، الجزائر. 2013.
- المداخلات:
- 20- حمود هزاع الشريف، الاثار النفسية للحوادث المرورية. ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، 11-13/12/2006، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض
- مواقع الانترنت:
- 21- المديرية العامة للأمن الوطني، <https://www.dgsn.dz/>
- 22- منظمة الصحة العالمية، فيفري 2020، الوزراء يتفقون على برنامج عالمي جديد بشأن السلامة على الطرق حتى عام 2030 <https://www.who.int/ar/news-room/detail/13-06-1441-ministers-to-agree-new-global-road-safety-agenda-to-2030>
- المراجع الأجنبية:
- والتربية، المجلد 4، العدد 2013، 3، ص 235-248.
- 11- بوغازي الطاهر، عمامرة سميرة، الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 2014، 17، ص 221-228.
- 12- حديدان خضرة، المصادر المهنية للإجهاد وعلاقتها بظهور الأمراض السيكوسوماتية لدى سائقي الحافلات دراسة ميدانية على سائقي الحافلات التابعين لمديرية النقل لمدينة تبسة. مجلة العلوم الإنسانية، مجلد أ، عدد 42، 2014، ص 461-475.
- 13- جنيدي حليس، حمزة الشريف غلي، استعمال نظم المعلومات الجغرافية في دراسة المتغيرات الاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر (الجلفة، سطيف، تيارت)، مجلة أنسنه للبحوث والدراسات، المجلد 10(العدد 2)، 2019، ص 28-44.
- 14- ريمة حمدي، سيف الإسلام شوية، سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين، مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد 6، العدد 26، 2017، ص 120-140.
- 15- السيد راضي عبد المعطي، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، مركز الدراسات والبحوث. 2008.
- الرسائل والأطروحات:
- 16- بوطبال سعد الدين، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. رسالة ماجستير، المركز الجامعي غيليزان، الجزائر. 2012.

- Taking: A Meta – Analysis, Psychological Bulletin. 1999.
- 8- Saxena,N Puri,P, Relationship between Risk Taking Behaviour, Personality and Sensation Seeking Tendencies among N.C.C cadets .*Journal Of Humanities And Social Science*, volume 18 issue 3 2013,p.p 1-6.
- 9- Turner Cathy, McClure Rod, Incidence Of Motor Vehicle Crashes As A Driver In Young Males. *International Journal of Injury control and safety promotion*, volume 10, issue 3 January 2003, 123-131
- 10- Verges,P, *Sociales de l'économie : une forme de connaissance dans Denise Jodelet les RS. Paris, PUF.1999.*
- 1- Abric,J-C , *Pratique Sociales Et Représentations*, Paris, PUF,1994..
- 2- Abric,J-C,L'approche Structurale des représentations, *Développement récent, Psychologie et société*, in Moscovici. S, Buschini. F, *méthodes des sciences humaines*, Paris, PUF. 2001.
- 3- Assailly, J.P. *The psychology of risk taking*, Ed. Nova Science. 2013.
- 4- Evangelos Mitsakis, Iraklis Stamos, Josep Maria Salanova Grau, Maria Morfoulaki, *Bus Drivers Risk Perception of Roadway Hazards*, *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, volume 43 issue 1, 2015 pp.22-26.
- 5- Flament ,C, *Approche structurales et aspects normatif des représentations sociales*, *Psychologie et société*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble. 2001.
- 6- Jodelet,D,*Representation Sociales : Phenomenes, Concept, Et Theorie en Psychologie Sociale*, Paris, PUF. 1984.
- 7- Miller, D.C., Byrnes, J.P., And Schafer, W.D, *Gender Differences in Risk*

#### 10. هوامش:

<sup>1</sup> سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، الأسس، المشكلات والحلول. الرياض، دار المريخ. 2005، ص153.

<sup>2</sup> عادل عبد الغني محبوب، سهام صديق خروفة، الاقتصاد الحضري (نظرية وسياسة). عمان، دار صفاء للنشر. 2008، ص200.

<sup>12</sup>ريمة حمدي، سيف الإسلام شوية، سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين، مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد 6، العدد 26، 2017، ص 120-140

<sup>13</sup>عبد الفتاح سيد درويش، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية. ط 1، لبنان، دار الأقصى للنشر، 2005، ص 423.

<sup>14</sup>السوسي كوثر، التمثلات الاجتماعية: مقارنة لدراسة السلوك والمواقف والاتجاهات وفهم آليات الهوية، المجلة العربية لعلم النفس، المجلد 1، العدد 1، 2016، ص 1.

<sup>15</sup>Flament ,C. Approche structurales et aspects normatif des représentations sociales, Psychologie et société, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble,2001,p14.

<sup>16</sup>Abric,J-C , Pratique Sociales Et Représentations, Paris, PUF.p11.

<sup>17</sup>Jodelet,D, (1984). Representation Sociales : Phenomenes, Concept, Et Theorie en Psychologie Sociale, Paris, PUF,1994,p32.

<sup>18</sup>Verges,P, Sociales de l'économie : une forme de connaissance dans Denise Jodelet les RS. Paris, PUF,1999,p407.

<sup>19</sup>Abric,J-C

<sup>20</sup> Abric. J-C, L'approche Structurale des représentations, Développement récent, Psychologie et société, in Moscovici. S, Buschini. F, méthodes des sciences humaines, Paris, PUF, 2001,p82.

<sup>21</sup>Saxena,N Puri,P,Relationship between Risk Taking Behaviour, Personality and Sensation Seeking Tendencies among N.C.C cadets .Journal Of Humanities And Social Science, volume 18 issue 3,2013, p.p 1-6.

<sup>22</sup>عبد الحميد صفوت، الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، القاهرة، المصرية للكتاب، 1992، ص 36.

<sup>3</sup>عبد الكريم حمزوي، (2002). ظروف عمل سائقي الحافلات وأثرها على تنظيم النقل. جامعة الجزائر

<sup>4</sup> حمد أحمد غالي وآخرون، اضطرابات البعد الانفعالي لعمال النقل العام، الإسكندرية، الباحثين للطباعة والنشر، 2003

<sup>5</sup> عيسى لجرب، أثر العوامل الاجتماعية والمهنية لسائقي الحافلات على تنظيم النقل الحضري العمومي: دراسة ميدانية على خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة الأغواط" ، رسالة ماجستير غير منشورة تخصص علم اجتماع تنظيم وعمل، جامعة زيان عاشور الجلفة، الجزائر. 2013

<sup>6</sup>بوغازي الطاهر، عمارة سميرة، الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 17، 2014، ص 221-228.

<sup>7</sup>Turner Cathy, McClure Rod, (2003). Incidence Of Motor Vehicle Crashes As A Driver In Young Males. International Journal of Injury control and safety promotion, volume 10, issue 3 January 2003, 123-131

<sup>8</sup>بوظريفية حمو، عيسى محمد وزناد دليلا وشريفية هناء، مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية، مجلة الوقاية والأرغوميا، العدد 03، 2010، ص 9-9

<sup>9</sup>زعابطة سيرين هاجر، علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين. رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة حاج لخضر باتنة، الجزائر، 2001.

<sup>10</sup>بوطبال سعد الدين، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. رسالة ماجستير ، المركز الجامعي غيليزان، الجزائر. 2012

<sup>11</sup>بوعيشة فتيحة، أثر السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث. المجلة الجزائرية للطفولة والتربية، المجلد 4، العدد 3، 2013، ص 235-248



<sup>35</sup>حمود هزاع الشريف، الآثار النفسية للحوادث المرورية. ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، 2006/12/13، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.  
<sup>36</sup>السيد راضي عبد المعطي، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، مركز الدراسات والبحوث. 2008.

<sup>23</sup>ليونارد راستريغين، مملكة الفوضى: محاولة في فهم اليات عمل المصادفة والسيرنيتية، ترجمة عبد الهادي عبد الرحمان، ط1، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 1995، ص81.

<sup>24</sup>المرجع نفسه ص80.  
<sup>25</sup>حديدان خضرة، المصادر المهنية للإجهاد وعلاقتها بظهور الأمراض السييكوسوماتية لدى سائقي الحافلات دراسة ميدانية على سائقي الحافلات التابعين لمديرية النقل لمدينة تبسة. مجلة العلوم الإنسانية، مجلد 4، عدد 42، 2014، ص 475-461.

<sup>26</sup>www.dgsn.dz

<sup>27</sup>جنيدى حليس ، حمزة الشريف غلي، استعمال نظم المعلومات الجغرافية في دراسة المتغيرات الاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر (الجلفة، سطيف، تيارت). مجلة أنسنة للبحوث والدراسات، المجلد 10(العدد 2)، 2019، ص 28-44.

<sup>28</sup>بن علي راجية، شرفة سامية، التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة: دراسة ميدانية في علم نفس المرور. مجلة الطريق للعلوم التربوي والاجتماعية، المجلد 6، العدد 3، 2019، ص165.

<sup>29</sup> Evangelos ,M, Iraklis, S, Josep, M. Salanova, G, Maria, M, Bus Drivers Risk Perception of Roadway Hazards, Periodica Polytechnica Transportation Engineering, volume 43 issue 1,2015, p22-26.

<sup>30</sup>ريمة حمدي، سيف الإسلام شوية، مرجع السابق.

<sup>31</sup>عبد الفتاح سيد درويش، مرجع السابق.

<sup>32</sup> Assailly, J.P. The psychology of risk taking, Ed. Nova Science, 2013.

<sup>33</sup> Assailly, J.P. Op.cit.

<sup>34</sup> Miller, D.C., Byrnes, J.P., And Schafer, W.D, Gender Differences in Risk Taking: A Meta – Analysis, Psychological Bulletin, 1999.